CERUL SENIN

De sărbători, noaptea în Bucureşti

La Academia Forţelor Aeriene de la Braşov a fost construită frumoasa bisericuţă din fotografia alăturată.

Rolul determinant în edificarea sfântului lăcaş l-a avut comandantul instituţiei, generalul de brigadă Petrişor Mandu, secondat de preotul Constantin Ciobanu. Cadrele şi studenţii din academie au participat cu o bună parte din banii necesari. De asemenea, la construcţie au contribuit şi o serie de sponsori.

PAGINA 6

Zbor de iarnă la Titu

PAGINILE 4-5

C-130 B "HERCULES" – DIN NOU ÎN MISIUNE

ISAF – MISIUNE ÎN AFGANISTAN

Aviatorii români care vor pleca în Afganistan şi-au încheiat pregătirile pentru noua misiune.

Pregătirile acestea au constituit prima probă dificilă dintr-o serie consistentă impusă de participarea la Forţa Internaţională de Asistenţă de Securitate în Afganistan.

De la vizita medicală a personalului şi până a pune în regulă ultimul amănunt privind, să zicem, ţinuta, s-au parcurs, în mare viteză, toate etapele unui proces deosebit de complex.

A fost nevoie, mai întâi, de un efort considerabil pentru elaborarea documentelor privind executarea misiunii, o misiune cu foarte multe elemente de noutate şi, iniţial, cu multe necunoscute. După ce s-au acumulat informaţiile necesare, după ce s-au întocmit sutele de documente pentru instituţiile şi eşaloanele implicate, s-a conturat mai exact misiunea şi a venit momentul alegerii celor care vor pleca. Important, dificil şi delicat moment. Fiecare om este un univers aparte, fiecare om are, dincolo de cele de la serviciu, o mie de probleme acasă. Dar, desigur, s-au găsit variantele optime pentru fiecare funcţie, pentru fiecare post şi vor pleca în misiune profesionişti experimentaţi, capabili şi hotărâţi să facă faţă tuturor încercărilor.

Garanţia numărul unu, din acest punct de vedere, este prezenţa în grupul de elită a comandorilor Florin Muntiu şi Florin Călin, piloţi de excepţie, dar şi comandanţi cu experienţă, echilibraţi, înţelepţi.

Dar foarte important este şi avionul cu care se pleacă. Pregătirea acestuia s-a făcut cu cea mai mare grijă, fiecare instalaţie, fiecare mecanism au fost verificate, examinate. S-a intervenit acolo unde a fost cazul, iar parametrii au fost aduşi, în toate cazurile, la nivelul optim. Întregul proces s-a făcut cu gândul că dacă aici se vor face cât mai multe şi de calitate, acolo, departe, unde vor lipsi dotările tehnice sofisticate, nu vor apărea probleme deosebite.

Oricum, celor ce vor pleca în Afganistan nu le va fi uşor. Vor întâlni, mai întâi, un mediu natural cu totul deosebit de al nostru, condiţiile de teren şi meteo fiind unele foarte, foarte complicate. Posibilităţile de a obţine informaţii, mai ales despre vreme, vor fi cu totul reduse. De aceea priceperea aviatorilor noştri va fi serios pusă la încercare.

Deşi se vor afla în zone în care nu se anticipează confruntări armate, pericolul nu poate fi exclus sută la sută. Se va trăi şi se va lucra, deci, în condiţii de campanie. Va fi o probă dură şi pentru oameni şi pentru tehnică. Dar, vorbim despre toate acestea cu convingerea că misiunea se va desfăşura în cele mai bune condiţii, că oamenii se vor întoarce sănătoşi, că avionul nu le va pune probleme.

Ei vor face tot ce este posibil pentru ca încercarea să se încheie cu o reuşită. Încă una lângă cele de până mai ieri **(pe care le puteţi afla din paginile 4 şi 5 ale ediţiei).**

Va fi importantă această reuşită din multe puncte de vedere şi va conta enorm în cântărirea şanselor României de a intra în NATO. Ei sunt conştienţi de aceste lucruri, ştiu că milioane de români se află cu sufletul lângă ei, ceea ce îi încurajează şi-i determină şi mai mult să-şi facă foarte bine datoria.

Să le dorim, deci, bravilor noştri aviatori drum bun, cer senin, misiune cu succes deplin!

Comandor DUMITRU AMARIEI

India - Pakistan

DIN NOU, PE PICIOR DE RĂZBOI

PAGINA 3

VIAŢA, CU TOATE ALE VIEŢII

PAGINA 2

Publicaţie editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 1 (34) • IANUARIE – 2002 •

La Secţia Gospodărie a Statului Major al Forţelor Aeriene

VIAŢA, CU TOATE ALE VIEŢII

Sărbători fericite, în cazarmă

Deşi au trecut sărbătorile iernii, parcă mai simţim încă mirosul îmbătător al cozonacilor rumenindu-se în cuptoare. Nici ecourile colindelor nu par a se fi stins cu desăvârşire...

Şi totuşi, sărbătorile au trecut. Ne-o spune răspicat pustietatea locului din care până mai ieri bradul de Crăciun ne inunda în luminile lui multicolore. A fost la fel de plăcut ca-n fiecare an: familie, prieteni, mese îmbelşugate, înţelegere şi bună dispoziţie. Să vedem, însă, cum au înţeles militarii în termen aflaţi la datorie în acele zile spiritul sărbătorilor

Maior Paulică Stancu

de iarnă.

*"Anul acesta – ne spune **maiorul Paulică Stancu** – fiecare dintre militarii în termen din unitatea noastră a beneficiat de câte o permisie de cinci zile în perioada sărbătorilor de iarnă. Pentru ca oamenii să fie pe deplin mulţumiţi, le-am oferit posibilitatea de a opta pentru sărbătoarea pe care ar prefera să o petreacă în sânul familiei. Astfel, jumătate din efective a avut permisie de Crăciun, iar cealaltă jumătate – de Revelion. Cred că această modalitate de soluţionare a problemei a avut darul de a mulţumi pe toată lumea. Militarii în termen nu au avut de ce să se plângă, mai ales că şi sărbătoarea pe care au petrecut-o în unitate a fost cât se poate de plăcută, atât Crăciunul, cât şi Revelionul fiind întâmpinate cu mese festive de la care nu au lipsit preparatele culinare tradiţionale româneşti".*

Maiorul Stancu este unul dintre ofiţerii pe umerii cărora cad, în acest mom[illegible]

gardă, am vizionat programul de Revelion al unui post TV. Atmosfera a fost cât se poate de plăcută!"

Colegul său, **soldatul Vasile Daniel Lixandru,** din Bucureşti, ne spune, lăsând modestia la o parte: "Pentru că sunt bucătar, eu am participat la pregătirea mesei de Crăciun. Am avut multă bătaie de cap cu prepararea atâtor feluri de mâncare, dar a meritat: colegii mei au fost foarte mulţumiţi de ceea ce le-am oferit! De fapt, nu-mi amintesc să se fi plâns vreodată de calitatea hranei. Cum ar putea mâncarea să nu fie bine pregătită, câtă vreme o fac după gustul meu?!..."

Sublocotenentul Cezar Rădan ne mărturiseşte: "Am primit sărbătorile de iarnă aşa cum se cuvine. Mesele festive organizate cu ocazia Crăciunului şi a Revelionului au fost cu adevărat bogate. Militarii în termen au avut, de asemenea, nu unul, ci trei brazi împodobiţi. Nici nu se putea altfel: la români, fără miros de cetină nu există Crăciun!"

Despre cadourile de sub brad ne-a vorbit **locotenentul Cristian Şolea:** "Şi la noi a venit Moş Crăciun! Cei mai merituoşi militari în termen au beneficiat de prima de sărbători. Ceilalţi s-au amăgit cu gândul că, poate, anul viitor Moşul va fi mai îngăduitor şi nu le va mai contabiliza toate <<şotiile>>..."

De Crăciun, de Anul Nou în post, la datorie

"Eu am petrecut Crăciunul în unitate – ne povesteşte **fruntaşul Gheorghe Chiriguţ,** din comuna Mioveni, judeţul Argeş. Pentru că făceam parte din gardă, la masa festivă am fost nevoiţi să ciocnim câte un pahar de suc. Am făcut-o cu gândul la şampania pe care aveam s-o beau de Revelion, cu prietenii mei..."

Căpitanul Livius Jipa ne asigură: "De sărbători, serviciul de gardă s-a desfăşurat normal. Pentru că avem oameni bine pregătiţi, care se bucură de condiţii de trai corespunzătoare. De exemplu, dispun de facilităţile necesare pentru a efectua îmbăierea chiar la corpul de gardă, unde există în permanenţă apă caldă. La acestea, aş mai putea adăuga faptul că, pe timpul iernii, santinelele beneficiază de păslari şi şube de cea mai bună calitate. În aceste condiţii, cred că pentru militarii în termen care execută serviciul de gardă în unitatea noastră iarna rămâne un anotimp frumos..."

"Studentul"

Uneori, viaţa ne joacă feste. În faţa acestor mici şicane, mulţi oameni au tendinţa de a renunţa. Din fericire, mai există şi persoane care, după fiecare piedică, se ridică, se scutură şi pornesc mai departe. Din această din urmă categorie face parte şi **caporalul Adrian Cuculici,** din Drăgăşani, judeţul Vâlcea. Iată povestea sa: "În septembrie 2000, am susţinut examen de admitere la Facultatea de Ştiinţe Economice, din Petroşani. Am fost declarat respins, cel puţin aşa scria, cu litere de-o schioapă, pe lista cu rezultatele concursului. Prin luna martie, în armată fiind, am luat hotărârea de a da examen la şcoala de subofiţeri şi l-am rugat pe unchiul meu să-mi scoată dosarul cu diploma de bacalaureat de la facultate. După două zile, mă sună unchiul şi-mi spune: <<Să ştii că am reuşit, în sfârşit, să-ţi

Caporal Adrian Cuculici

scot dosarul. Am întâmpinat ceva greutăţi pentru că te repartizaseră, datorită mediei de la examen, la o altă secţie decât cea la care ai vrut tu să intri!>> Să pice cerul pe mine, şi alta nu! Fusesem student 5 luni de zile, fără ca eu să prind de veste... Mai grav era faptul că, la cererea mea, unchiul scosese dosarul de la facultate. Aşa-i viaţa: pentru că mi s-a părut prea obositor să fiu şi student şi militar în termen în acelaşi timp, am <<renunţat>> la studenţie... Pentru ca eşecul să fie complet, nu am reuşit nici la şcoala de subofiţeri.

În toamna anului trecut, însă, această perioadă nefastă din viaţa mea a luat sfârşit. Acum sunt, din nou, de această dată în cunoştinţă de cauză, student. Acest lucru nu ar fi fost posibil dacă eforturile mele nu ar fi fost susţinute de şefii mei, inclusiv de comandantul companiei, domnul căpitan Livius Jipa, care m-a ajutat ori de câte ori am avut nevoie. După ce voi încheia stagiul militar, îmi voi definitiva şi studiile. Aş dori să le mulţumesc din tot sufletul şi pe această cale!"

"Mă voi întoarce!"

"Când a murit mama, nu împlinisem, încă, 18 ani – ne mărturiseşte **soldatul Florin Beiu,** din comuna 1 Decembrie, judeţul Ilfov. Tatăl meu murise mai demult, pe când aveam vreo 9 ani. De pe urma părinţilor, mi-au rămas casa şi câteva animale. Porcul l-am tăiat înainte să plec în armată, iar găinile le-am lăsat în grija unchiului meu, care locuieşte la câteva case distanţă. Într-o dimineaţă, când a mers să le dea de mâncare, acesta a constatat că cineva le furase. Mi-a povestit acest lucru cu lacrimi în ochi, încât mi-a părut mai rău de supărarea sa decât de pierderea găinilor.

Înainte să vin în armată, am lucrat, ca mecanic matriţer, pentru o firmă de la noi din comună. Meseria am învăţat-o la locul de muncă şi îi sunt recunoscător patronului pentru că m-a primit fără experienţă. Poate că, după ce îmi voi satisface stagiul militar, îmi va face şi carte de muncă. Dacă nu, voi fi nevoit să-mi caut de lucru în altă parte... Pe timpul verii mai scot un ban din cultivarea florilor. Din păcate, vara este destul de scurtă, iar câştigul obţinut nu-mi permite să construiesc şi să întreţin un solariu care mi-ar asigura un profit permanent.

Acum, după trei luni de armată, pot să spun că îmi place ceea ce fac aici. Mi-ar plăcea să lucrez într-o unitate militară! M-am interesat şi am aflat că acest lucru este posibil. Va trebui, însă, să-mi continui studiile. Acum am numai 10 clase, iar pentru a deveni militar angajat pe bază de contract este necesar bacalaureatul. Deşi sunt convins că nu-mi va fi uşor, cred că peste trei ani mă voi întoarce pentru a mă angaja.

Deocamdată, preocuparea mea este aceea de a fi un bun soldat. Cred

Soldat Florin Beiu

că mă descurc destul de bine! Am şi foarte mulţi prieteni aici. Unul dintre ei, **soldatul Ştefan Ruscă,** mi-a făcut cel mai frumos cadou de sărbători, dăruindu-mi prima lui de Crăciun. Este un gest pe care n-am să-l uit niciodată!"

Maiorul Paulică Stancu, cel care ne-a recomandat să stăm de vorbă cu acest tânăr, ni se destăinuie: "Din nefericire, în ultima perioadă, ne confruntăm tot mai des cu asemenea cazuri. În general, tinerii care provin din familii defavorizate nu au nici o dificultate în a se adapta la mediul militar. Nici Florin nu face excepţie de la această regulă. Este un soldat disciplinat şi inteligent, care execută întotdeauna ordinele cu responsabilitate, precizie şi îndemânare. Părerea mea este că ar putea deveni un excelent militar angajat pe bază de contract. Cred că, dacă îşi doreşte cu adevărat lucrul acesta, va reuşi!

Cu siguranţă, nu-i va fi uşor, pentru că va trebui să muncească şi să înveţe, în acelaşi timp. Va fi pentru el încă un exerciţiu de voinţă. Dacă îşi va atinge acest obiectiv şi se va întoarce peste câţiva ani cu diploma de bacalaureat, eu îi garantez că toate uşile îi vor fi deschise. Armata română a pornit pe drumul profesionalizării şi are, mai mult ca niciodată, nevoie de caractere puternice!

Deocamdată, ceea ce putem să facem pentru el este să-i oferim posibilitatea de a se specializa, pe parcursul stagiului militar, într-un domeniu care să-i faciliteze găsirea unui loc de muncă, până la finalizarea studiilor".

E bine să ştii că există oameni pe care îi preocupă viaţa celorlalţi. Într-o lume în care altruistul este definit ca fiind un egoist rezonabil, o mână care ţi se întinde atunci când până şi speranţa te părăseşte capătă semnificaţia unui gest aproape miraculos. Unor astfel de oameni, care te ajută în momente critice, nu le poţi mulţumi decât într-un singur fel: urmându-ţi calea!

Înainte de intrarea santinelei în post, grijă mare la încărcarea – descărcarea armamentului

India - Pakistan

DIN NOU, PE PICIOR DE RĂZBOI

"Indianul" LCA

Evenimentele din 13 decembrie 2001, când un comando pakistanez a atacat Parlamentul indian din New Delhi, incident soldat cu 14 morţi (inclusiv cei cinci teroriști sinucigași), au aprins din nou vâlvătăile conflictului mocnit, care durează de peste o jumătate de secol, dintre India și Pakistan. Imediat după atentat, cei doi mari vecini și-au pus în alertă armatele (1.263.000 soldați indieni contra 620.000 militari pakistanezi) și le-au desfășurat, în dispozitiv de luptă, de-a lungul celor 2.912 kilometri, cât măsoară frontiera ce-i desparte. De atunci, au loc aproape zilnic schimburi violente de focuri între cele două tabere, soldate cu morți și răniți de ambele părți, dar și cu un impresionant exod al populației din zona de graniță. Nici chiar venirea precipitată în regiune a premierului britanic, Tony Blair, și a secretarului de stat american, Colin Powell, nu a calmat situația, declarațiile belicoase ale premierului indian Atal Behari Vajpayee, pe de o parte, și ale președintelui pakistanez, Pervez Musharraf, pe de altă parte, marcând semnalul unui posibil nou război între cele două state deținătoare – atenție! – de importante arsenale nucleare.

Însă adevărata cauză a înrăutățirii extrem de periculoase a relațiilor dintre India și Pakistan o reprezintă, fără îndoială, disputa aprinsă asupra Kashmirului, teritoriu revendicat cu vehemență, de peste 50 de ani, atât de Islamabad, cât și de New Delhi. Iar perspectiva soluționării pe cale politică, prin negocieri, a acestui diferend se îndepărtează tot mai mult, în zăngănitul de arme și în mirosul puternic de praf de pușcă...

SCURT ISTORIC. Disputa asupra provinciei Kashmir a început, practic, din momentul în care în locul Imperiului colonial britanic din sudul Asiei au luat naștere două state independente – Uniunea Indiană, pe de o parte, Pakistanul, pe de altă parte. Era octombrie 1947, și cele două noi entități statale și-au încrucișat pentru întâia oară săbiile, fiecare dorind pentru sine mănoasa regiune a Kashmirului – un teritoriu cu o suprafață de 222.236 kilometri pătrați și o populație de peste 8 milioane de oameni. Pakistanul avea – și are – ca argument faptul că peste 80 la sută din populația provinciei este musulmană, iar India se prevala și se prevalează de faptul că maharajahul din fruntea Kashmirului a optat, în octombrie 1947, să se alipească Indiei. Focul a încetat în 1949, la intervenția Consiliului de Securitate al O.N.U., care a creat o Comisie Specială asupra Kashmirului, iar provincia în dispută a fost împărțită între cei doi pretendenți: India – două treimi, iar Pakistanul – cealaltă treime.

În anul 1951, este înlăturată, printr-o revoltă populară... dirijată, monarhia din Kashmir și este consfințită, inclusiv în Constituția de la New Delhi, alipirea provinciei la India, ca stat autonom.

În iulie 1972, are loc, cu asistență internațională, stabilirea unei linii de demarcație între zona de nord-vest a Kashmirului (denumită AZAD), sub autoritate pakistaneză, și zona de sud-est (sau statul JAMMU), controlată de India. Însă nici așa problema n-a fost soluționată, fiecare dintre cele două state revendicând mai departe apartenența exclusivă a Kashmirului. "Kashmirul ne curge prin vene precum sângele – declara, recent, președintele pakistanez, Pervez Musharraf. Nu ne vom mișca niciodată nici un centimetru față de poziția noastră de principiu în privința Kashmirului". În același sens, premierul indian, Atal Behari Vajpayee, a replicat sec: "Kashmirul este de drept și de fapt al Indiei, și al Indiei va rămâne!"

CE-I DE FĂCUT? Este foarte greu de anticipat ce mișcări vor face, în continuare, cei doi combatanți. Fiindcă nu este vorba doar de India și Pakistan. India are "în spate" Federația Rusă și Israelul, iar cu Statele Unite ale Americii are o relație specială, așa cum are și cu Franța și Marea Britanie. La rândul său, Pakistanul mizează pe sprijinul politico-diplomatic, dar și militar, al Chinei, precum și pe simpatia și solidaritatea lumii arabe. Iar cu S.U.A. conlucrează foarte strâns în campania antiteroristă din Afganistan și împotriva organizației Al Quaida. În plus, orgoliul celor două puteri se sprijină pe "argumente" militare indubitabile: 3.414 tancuri, 4.175 guri de foc de artilerie, 738 avioane și 22 elicoptere de luptă, 1 portavion, 16 submarine și circa 90 de instalații nucleare, precum și vectori de transport la țintă (rachete "PRITHVI" și "AGNI", cu o rază de acțiune între 1.500 și 3.500 kilometri) – pentru India; 2.300 tancuri, 1.467 guri de foc de artilerie, 353 avioane de luptă, 10 submarine și 12 instalații nucleare (deservite de rachete transportoare de tipul "SHAHEEN" și "GHAVRI", cu rază de acțiune între 750 și 3.500 kilometri) – pentru Pakistan.

"Pakistanezul" F-16

Dacă ar fi, totuși, să dăm crezare experților militari de la **International Herald Tribune,** ar însemna că "declanșarea unui nou război între India și Pakistan este, cu siguranță, imposibilă datorită puternicelor presiuni pe plan internațional exercitate asupra celor două state aflate în conflict". În sprijinul acestei idei vin atât pozițiile tranșante ale Rusiei și Statelor Unite, care descurajează susținut escaladarea diferendului, cât și recentele declarații parvenind de la New Delhi și Islamabad, în care apar nuanțe conciliante și previziuni optimiste în privința actualelor neînțelegeri. În acest sens, a fost bine primită, inclusiv de către India, decizia președintelui Pervez Musharraf de a interzice și lichida două din cele 12 organizații separatiste înarmate care activează în Pakistan, recte Jaish-e-Mohammad și Lashkar-e-Taiba, acuzate de autoritățile de la New Delhi de a se fi aflat în spatele atentatului din 13 decembrie 2001. Cu toate acestea, situația rămâne încă destul de încordată atât la frontiera dintre cele două state vecine, cât și în plan politico-militar, India și Pakistanul având, la această oră, diminuat la jumătate personalul din ambasade și întrerupte **sine die** legăturile terestre și aeriene.

Dar atâta timp cât mărul discordiei – Kashmirul – rămâne pe masa celor două state, atmosfera din Asia de sud va fi tensionată și nesigură, butoiul cu pulbere putând exploda oricând, cu consecințe dezastruoase nu numai pentru regiunea respectivă, ci și pentru întreaga planetă. Este și motivul pentru care Occidentul, pe de o parte, Consiliul de Securitate al O.N.U., pe de altă parte, se implică mai activ în soluționarea negociată a conflictului, se pronunță categoric în favoarea încetării focului și aducerea la masa tratativelor a Indiei și Pakistanului.

Colonel (r) NICOLAE RADU

MONDO MILITARE

■ **ACHIZIȚII DE AVIOANE DE LUPTĂ.** După cum informează agenția de presă **ITAR-TASS,** Ucraina intenționează să achiziționeze avioanele de luptă de tipul "SU-25", aflate în prezent în dotarea Forțelor Aeriene ale Georgiei. De notat că aparatele în cauză au fost modernizate, succesiv, cu sprijinul unor firme israeliene. Potrivit acordului încheiat, partea ucraineană va primi, până în luna martie 2002, 10–12 avioane modernizate "SU-25 Scorpions".

La rândul său, Guvernul de la Praga a demarat un proiect privind achiziționarea a 24 de avioane de luptă de tipul "Gripen". Dacă Parlamentul va aproba solicitarea Executivului, Cehia va deveni al doilea stat recent integrat în NATO (după Ungaria) ale cărei forțe aeriene militare vor fi înzestrate cu aparate de tipul "Gripen" – apreciază **Radio Budapesta.**

■ **TEST NMD.** Departamentul Apărării din SUA, reluat de agenția **U.P.I.,** a difuzat o știre potrivit căreia cel de-al cincilea test din cadrul programului de creare a unui sistem național de apărare antirachetă (NMD) a fost efectuat cu succes. Operațiunea a constat în interceptarea și distrugerea unei rachete balistice lansate de pe atolul Kwajalein, din Oceanul Pacific, de către o altă rachetă, lansată două minute mai târziu de la baza aeriană americană de la Vandemberg (statul California).

■ **UN NOU SISTEM RADAR.** Bundeswehr-ul intenționează să dezvolte un sistem de radiolocație superperformant și supersofisticat, denumit SOSTAR. Difuzând această știre, agenția **FRANCE PRESSE** precizează că realizarea noului sistem radar, ce ar urma să devină operațional până în anul 2008, presupune un efort financiar din partea Germaniei estimat la 330 milioane euro și sprijin logistic din partea Franței, Italiei, Olandei și Spaniei.

■ **REEVALUĂRI.** Potrivit agenției **REUTERS,** autoritățile militare de la Londra au dispus, sub presiunile Ministerului Finanțelor, reevaluarea importanței operative și a costurilor de întreținere a trei dintre cele mai mari baze aeriene aparținând Royal Air Force. Așa cum precizează publicația britanică **Mail on Sunday,** cele trei baze militare vizate sunt cele dispuse la Brize Norton (comitatul Oxfordshire), Lyneham (comitatul Wiltshire) și Mewgan (comitatul Cornwall). În opinia Ministerului Apărării al Marii Britanii, reevaluarea nu urmărește, neapărat, închiderea celor trei baze aeriene, încă utile R.A.F.

■ **RACHETE "ARROW".** Surse oficiale din Ankara și Tel Aviv, citate de **RAI UNO,** informează că Turcia și Israelul au convenit inițierea unor demersuri pentru producerea în comun a rachetelor sol-aer "Arrow". Proiectul se înscrie în cadrul unui concept comun de apărare antirachetă, care să apere cele două state de potențiali adversari aflați în vecinătatea lor.

■ **DEZAFECTARE.** Din Moscova, agenția **ITAR-TASS** relatează că Federația Rusă a început un program de dezafectare a sistemelor de rachete balistice intercontinentale de tipul "RS-22 V" ("SS-24 Scalpel", după clasificarea NATO). Aceste sisteme sunt instalate pe platforme mobile de cale ferată, iar dezafectarea lor are loc în cadrul acordului START-1.

■ **MODERNIZARE.** Așa cum informează agenția de știri **BTA,** Guvernul de la Sofia a aprobat modernizarea a 20 de avioane de luptă de tipul "MIG-29" de către Uzina Militară "Terem". Firma respectivă va realiza majoritatea lucrărilor, urmând ca, ulterior să primească licență pentru a putea încheia și contracte externe. Pentru participarea la modernizarea acestor avioane mai sunt interesate concernele "MIG" și "Rosoboron Export" (Federația Rusă) și firma germană "European Defence Space Company".

■ **ACCIDENTE DE AVIAȚIE.** După cum informează agenția **ITAR-TASS,** un avion militar de transport de tipul "IL-76", aparținând trupelor ruse de grăniceri s-a prăbușit în regiunea Habarovsk, în estul Rusiei. Cele 18 persoane aflate la bord și-au pierdut viața. Din primele cercetări rezultă că la bordul avionului, care transporta materiale militare, a izbucnit un puternic incendiu.

Agenția americană **U.P.I.** face cunoscut că un elicopter aparținând Forțelor Aeriene Militare ale Salvadorului s-a prăbușit într-o regiune muntoasă situată la nord de capitala acestei țări. Aeronava militară decolase de la baza aeriană San Miguel și avea la bord, pe lângă cei doi membri ai echipajului, șase soldați salvadorieni și un inginer francez. Nu au existat supraviețuitori.

Surse oficiale ale Pentagonului au anunțat că un avion american de realimentare în aer, model "KC-130", s-a prăbușit într-o regiune muntoasă din Pakistan, în apropierea bazei militare de la Shamsi. Aparatul a explodat "ca un bulgăre de foc" și a ars în întregime, în accident pierzându-și viața șapte pușcași marini, între care și o femeie.

Debut în forţă pe anul 2002

Zbor de iarnă la Titu

Baza aeriană de la Titu este printre primele unităţi din Forţele Aeriene care au declanşat zborul de instrucţie în acest an. Un start cu totul special, din mai multe considerente.

Se relua activitatea după sărbătorile de iarnă, care au însemnat, pe lângă momentele de petrecere, şi un repaus mult aşteptat şi bi-nemeritat (ce plăcută... rimă!) şi o întrerupere a antrenamentului. Dar zborurile de la începutul lui Gerar au avut darul de a proba deprinderile pilotării şi navigaţiei pe inveliş de iarnă, cu toate măsurile de securitate ce decurg din efemera ipostază. Asupra lor au insistat, atât la pregătire, cât şi în timpul conducerii zborului, ***căpitan-comandorii Daniel Preda, Valentin Toma şi Horia Bugean.***

Locţiitorul comandantului bazei, căpitan-comandorul Preda, reţinea atenţia piloţilor asupra faptului că nu se mai zburase de mult în condiţiile în care terenul era complet acoperit de zăpadă şi a punctat principalele modalităţi de reacţie la problemele create de stratul alb de pe suprafaţa solului.

Ţinând cont de natura anotimpului şi îndeosebi de temperatura extrem de scăzută, compartimentele de logistică şi, mai cu seamă, cel tehnic, s-au întrebuinţat din plin. Inginerii, tehnicienii, geniştii, şoferii, transmisioniştii au acţionat încă din zilele anterioare pentru crearea condiţiilor necesare unei zile de start cu o anume valoare de simbol. Cei doi medici ai unităţii, santinele la sănătatea oamenilor de la pistă, şi-au verificat ei înşişi rezistenţa fizică, stând mai tot timpul sub biciuirea frigului şi a acelor de gheaţă stârnite de palele elicopterelor.

Angajarea a fost cu atât mai deplină, cu cât, a doua zi urma un nou start, mixt, de zi şi de noapte.

Debut în forţă, cum aprecia conducerea bazei, având în vedere că s-au ridicat de la sol toate cele trei tipuri de elicoptere disponibile, precum şi avionul AN-2, destinat, cu prioritate, lansărilor de paraşutişti.

Întrucât o parte a personalului navigant revenea la zbor după o întrerupere mai îndelungată, obiectivată de urmarea unor cursuri sau efectuarea concediilor, zborurile au fost mai mult de control în tehnica pilotajului, de verificare a aeronavelor, dar şi de menţinere a antrenamentului în vederea executării serviciului de luptă.

Cu bucuria şi satisfacţia de a fi fost declarat apt pentru zbor de către Comisia Institutului Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială "General av. dr. Victor Anastasiu", a salutat reînceperea starturilor şi **căpitanul Aurel Badea,** pilotul care, în echipaj fiind cu comandantul bazei, **căpitan-comandorul Mircea Ciucă,** a trecut, la jumătatea lui august 2001, prin greaua încercare a prăbuşirii, de la 50 de metri, cu un elicopter IAR-330 PUMA SOCAT.

În pofida acelui neplăcut accident, încrederea în performanţele şi siguranţa ce caracterizează varianta modernizată a puternicului elicopter a rămas neclintită. El reprezintă, în continuare, prezentul şi viitorul râvnit de către toţi piloţii din unitate. Din cei 12 care au făcut deja trecerea, trei sunt căpitan-comandori, alţi trei au gradul de locotenent-comandor, iar şase sunt căpitani. Desigur, accederea la manşa SOCAT-ului nu s-a făcut având criteriu de bază gradele. Două treimi din personalul navigant care zboară pe PUMA, între care se află şi locotenenţi, va începe, din martie, zborul pe PUMA SOCAT. Urmează ca, după ce vor învăţa să piloteze IAR-330 PUMA, cei care până acum încadrau escadrila de Alouette să parcurgă şi ei stadiul de pregătire pe SOCAT.

Start în pragul imensităţii albe

Portret hibernal: căpitan Cristina Kelemen

Instructorii de zbor pe PUMA SOCAT, alături de mai tinerii lor camarazi de echipaj, decolează şi aterizează şi în acest moment inaugural cu aceeaşi siguranţă, iar zborul în exerciţiile ce le au de efectuat decurg ca la carte.

Piloţii de la Titu îşi cunosc bine rosturile. Şi le exersează la fiecare zbor de instrucţie, la fiecare misiune efectuată în ţară sau în străinătate.

Locotenent-comandorii Adrian Constantinescu şi **Eugen Suciu,** care şi azi au zburat aproape trei ore în echipaje cu **căpitanii Cristian Ştefănescu** şi **Dumitru Frunză,** au avut bucuria să audă, cu doar câteva luni în urmă, la Plovdiv, la adresa lor, ca şi a aeronavei pe care o exploatează, cuvinte dintre cele mai alese rostite de chiar unul dintre conducătorii exerciţiului COOPERATIVE KEY 2001, generalul Francisco Garcia de la Vega. Ei au reuşit performanţa să realizeze cel mai scurt timp de decolare, din celula de alarmă: 12 minute de la darea misiunii. A fost şi acesta, lângă zborul lor exact, sigur, un motiv în plus pentru care luptători din alte ţări ce încadrau subunităţi de însoţire şi escortă să prefere echipajele româneşti.

Exerciţiile şi aplicaţiile de amploare ce vor urma în acest an, între care cele din Polonia, Franţa, "STRONG RESOLVE", "COOPERATIVE KEY 2002" şi celelalte preconizate sunt încă de pe acum în atenţia piloţilor şi tehnicienilor de pe PUMA SOCAT.

În pofida norului de zăpadă creat de curenţii de aer, decolările, zborurile în raionul aerodromului, aterizările se succed lanţ, sub privirile atente ale conducătorului de zbor, căpitan-comandorul Horia Bugean.

Vocile puternice, bărbăteşti pe care le auzim prin radio sunt intersectate, din când în când, de un glas suav, feminin. Este al **căpitanului Cristina Kelemen**, de pe singurul Alouette aflat în aer. Sunt ultimele exerciţii pe care le mai face pe acest tip de elicopter, pe care, la 550 de ore de zbor, deţine, de anul trecut, titlul de pilot clasa 1. Din martie va începe şi ea trecerea pe PUMA, ca o etapă intermediară şi obligatorie accederii la PUMA SOCAT. Cristina zboară de la vârsta de 16 ani, când, pe aeroportul de la Geamăna, a debutat pe Zlin.O pantă mai accentuată, pe care o execută instantaneu, îi atrage de la sine o observaţie promptă a conducătorului zborului. Nu scăpăm nici noi ocazia de a-l întreba pe Bugean dacă atunci când se afla la manşă soţia lui, Camelia, era tot la fel de exigent. "Cu siguranţă", vine răspunsul. Şi asta nu pentru ca să braveze în faţa celorlalţi. A avut el curajul să-l observe, o dată, şi pe un general care venea cam grăbit la aterizare. Şi generalul comandant nu s-a supărat, dimpotrivă, l-a apreciat. Doar el, conducătorul de la zebră, este stăpânul absolut al tuturor comenzilor ce se dau de la start! Pentru asta milita şi generalul. Şi s-a conformat, fără şovăire.

O problemă tehnică ivită la un elicopter, fum în cabină, este sesizată imediat de echipaj, tehnicii de la sol intră în alertă. Bugean îi linişteşte şi, într-o oră, ventilatorul defect este schimbat, zborul cu elicopterul respectiv se reia în deplină siguranţă.

Căpitanul Marius Florea îşi urmăreşte, din punct, colegii mai mari de pe AN-2: **locotenent-comandorii Ioan Nicuşor Grigorescu,** comandantul patrulei, şi **Cristian Luca,** comandant de echipaj. Toţi trei sunt piloţi clasa 1. Cei doi au zburat toată ziua. În special zone la joasă înălţime.

Peste câmpul alb şi pe cerul ce se luminează treptat, o dată cu scurgerea zilei, se văd numai siluetele aeronavelor ce străpung gerul nemilos. În cabine, concentrarea este mai mare decât de obicei. Reperele de suprafaţă şi cele liniare nu mai păstrează aceeaşi configuraţie ca pe timp de vară, iar cele de punct sunt mai greu sesizabile. Unele mici abateri de la traseele obligatorii de urmat sunt corectate pe loc, prin intervenţii energice ale comandanţilor de echipaje şi ale conducătorului de zbor. Asupra respectării întocmai a procedurilor şi traiectului de zbor avea să reţină atenţia în timpul analizei zborului şi căpitan-comandorul Daniel Preda, aflat la comanda unităţii.

Când exigenţa este maximă, şi rezultatele sunt pe măsură.

În vizor, ca obiectiv de viitor pentru tot personalul navigant şi tehnic de la Titu, este IAR-330 PUMA SOCAT. Varianta modernizată a cunoscutului elicopter este orizontul la care se raportează toate demersurile din acest an şi din cel ce va urma.

Promoţia 1950 de ofiţeri navigaţi

ÎN ELITA FORŢELOR AERIENE ALE ROMÂNIEI

Comandor (r) PETRE BĂNĂ

Am primit la redacţie un studiu de 17 pagini, foarte interesant, privind promoţia de ofiţeri navigaţi de aviaţie 1950 Sibiu, cu rugămintea de a-l publica. Am fi făcut-o cu plăcere, dar spaţiul publicaţiei noastre, cum lesne se poate deduce, nu ne permite să încredinţăm tiparului un material de asemenea dimensiuni. Reproducem, cu acordul autorilor, rezumatul de mai jos.

Drumul combatanţilor acestei promoţii este lung şi presărat de obstacole, cu urcuşuri şi coborâşuri. Din aproximativ 900 de candidaţi, au fost admişi 158. Acţiunea "Dosariada" a mai redus din numărul nostru încă 41 de tineri. Grav a fost faptul că toţi cei îndepărtaţi aveau la activ cel puţin trei avioane zburate, iar un număr important dintre aceştia erau deja piloţi de război, absolvenţi ai Şcolii militare de adjutanţi, printre ei fiind şi instructori de zbor. Neavansarea acestora a fost o mare eroare, cu importante daune aduse bugetului aeronauticii datorită costului ridicat al pregătirii, investiţia fiind irecuperabilă nu atât material, cât prin valoarea resurselor umane de înaltă calitate profesională.

În urma intervenţiilor făcute după Revoluţia din Decembrie 1989, s-a reuşit o palidă reparaţie morală, celor 41 le-a fost recunoscut gradul de locotenent în rezervă, dar visul de o viaţă al acelor tineri, cariera la care aspiraseră le fuseseră refuzate pentru totdeauna.

Promoţia 9 mai 1950 a avut în istoricul ei şi alte pierderi, din nefericire irecuperabile: 11 piloţi căzuţi la datorie în urma unor grave accidente de zbor. Ei au deschis lista eroilor promoţiei, a tributului de sânge, prin curajul şi spiritul de sacrificiu, alăturându-se sutelor şi sutelor de martiri pe care aeronautica i-a dat patriei.

Promoţia, spre profundul nostru regret şi al familiilor îndoliate, a mai pierdut, înainte sau după pensionare, încă 45 de camarazi. Numele tuturor acestora, autori ai etapei reactive sonice şi supersonice, ar trebui înscrise cu majuscule în cronica aviaţiei militare moderne, căreia i-au consacrat întreaga viaţă.

Cadre din promoţia noastră au fost deschizătoare de drumuri în multe domenii ale aviaţiei reactive: trecerea pe noile tipuri de aparate, conducerea unităţilor şi marilor unităţi, a Comandamentului Aviaţiei Militare. Am dat aviaţiei cei mai mulţi generali, şefi de armă la diviziile de apărare antiaeriană, inspectori de zbor, comandanţi de regimente, de şcoli şi centre de instrucţie, şefi de state majore.

Totodată, promoţia 9 mai 1950 a format, în decursul timpului, sute şi mii de luptători aerieni, instructori pe diferite tipuri de aeronave militare şi civile, comandanţi şi şefi pentru întreaga ierarhie a aviaţiei.

Generaţia noastră, însumând promoţiile 1945–1949, cele două promoţii 1950 şi cele ce ne-au urmat până în 1955, a dus greul pentru refacerea rănilor războiului, înzestrarea tehnică şi trecerea pe noile tipuri de avioane a întregului efectiv al aviaţiei militare. Deşi ne-am desfăşurat activitatea într-o perioadă istorică frământată, cu mari greutăţi, am reuşit să transformăm aviaţia militară într-o puternică armă, sporindu-i continuu capacitatea de ripostă. S-au înregistrat succese notabile în domeniul cooperării între armele sistemului de apărare antiaeriană, cooperării aviaţiei cu toate componentele sistemului de apărare naţională, cu alte armate. S-au pus bazele unei industrii naţionale în domeniul aviaţiei de luptă şi de elicoptere cu întrebuinţări multiple, ale unor noi unităţi de elicoptere.

Noi, cei care am predat "serviciul de tură", avem convingerea că noua generaţie va fi la înălţimea răspunderii cu care este învestită, va face faţă în condiţii optime complexei situaţii în care se găseşte aviaţia militară şi obiectivelor pe care trebuie să le atingă în vederea admiterii în structurile militare euro-atlantice, în NATO.

Avem o propunere: colegii noştri de la Focşani să se asocieze organizatoric cu promoţia Sibiu într-o singură promoţie 1950, sub denumirea: ***Promoţia de ofiţeri navigaţi de aviaţie 1950 Sibiu–Focşani,*** *cunoscute citadele ale aeronauticii româneşti, care să poarte numele prestigioasei personalităţi care a fost regretatul general CONSTANTIN ŞENDREA.*

Comandor (r) VLAICU IBRIAN, comandor (r) ROMAN SPURCACIU, căpitan-comandor (r) DANIEL MĂLĂESCU

POATE VĂ INTERESEAZĂ!

Indemnizaţia lunară cuvenită soţiilor cadrelor militare

Soţiile cadrelor militare în activitate mutate în interesul serviciului într-o altă garnizoană decât cea în care îşi au domiciliul, care au fost încadrate în muncă şi au întrerupt activitatea datorită mutării împreună cu soţul sau erau înscrise ca şomeri la oficiile forţei de muncă, beneficiază, potrivit prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 1109 din 07.11.1996, de o indemnizaţie lunară brută, impozabilă, egală cu 30 la sută din solda de grad, solda de funcţie şi gradaţiile soţului din luna pentru care se plăteşte, dar nu mai mică decât salariul minim brut pe ţară. De acest ajutor financiar beneficiază şi soţiile absolvenţilor instituţiilor militare de învăţământ, dacă aceştia din urmă sunt repartizaţi în alte garnizoane decât cele în care îşi au domiciliul.

Reglementările în vigoare prevăd respectarea următoarelor condiţii în vederea acordării acestei indemnizaţii:

■ Desfacerea contractului de muncă din motive imputabile persoanei în cauză nu dă dreptul la acordarea indemnizaţiei lunare;

■ Soţiile cadrelor militare beneficiază de acest drept din momentul încetării contractului de muncă, dacă au solicitat acest drept şi au depus actele doveditoare în termen de 30 de zile de la data încetării activităţii, sau de la data solicitării, dacă cererea a fost făcută ulterior acestui termen;

■ Indemnizaţia se acordă până la o nouă angajare sau până la prestarea unei activităţi autorizate prin care persoana în cauză obţine un venit cel puţin egal cu salariul de bază minim brut pe ţară, dar nu mai mult de 12 luni;

■ Dosarul va cuprinde următoarele documente: • cererea de solicitare a indemnizaţiei; • copia certificatului de căsătorie; • copia carnetului de muncă; • acte eliberate de consilierul local din care să rezulte că beneficiara nu deţine terenuri agricole în suprafaţă de cel puţin 20.000 m.p. în zonele colinare şi de şes sau 40.000 m.p. în zonele montane;• acte eliberate de organele locale ale direcţiilor finanţelor publice din care să rezulte că beneficiara nu are surse de venituri proprii sau volumul veniturilor realizate din activităţi autorizate;• decizia de încetare a plăţii ajutorului de şomaj, emisă de oficiul de muncă;• declaraţia pe propria răspundere care să confirme exactitatea datelor cuprinse în dosar.

■ Indemnizaţia lunară se plăteşte soţiei beneficiare de către unitatea militară în care este încadrat soţul. Plata se efectuează în ultima zi lucrătoare a lunii pe baza listelor de plată întocmite în acest scop.

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Rubrică realizată cu sprijinul Biroului Drepturi Băneşti din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene

PRIORITATE ABSOLUTĂ ÎN UNITĂŢI

Asigurarea hrănirii militarilor în termen

Asigurarea hrănirii militarilor în termen, respectând normele cantitative şi calitative, în special pe timp de iarnă, este o activitate complexă. Nu de puţine ori, cadrele cu atribuţiuni în asigurarea activităţilor de hrănire au întâmpinat o serie de dificultăţi. Pentru a înţelege problemele apărute în ultima vreme privind hrănirea militarilor în termen şi eforturile depuse de cadrele cu atribuţiuni în domeniu, ne-am adresat *domnului colonel Marin Stancu*, locţiitorul şefului serviciului logistic din Statul Major al Forţelor Aeriene.

Colonelul Marin Stancu

– Domnule colonel, cum a decurs în anul precedent activitatea de hrănire a militarilor în termen şi cu ce greutăţi v-aţi confruntat?

– În marea majoritate a unităţilor, prepararea, distribuţia şi servitul hranei s-au executat în condiţii igienico-sanitare corespunzătoare, respectându-se plafonul caloric şi greutatea raţiilor de hrană prevăzute în instrucţiunile în vigoare. Şi aprovizionarea cu alimente s-a desfăşurat conform actelor normative care reglementează această activitate. Cât despre greutăţi, acestea au fost legate în special de aprovizionarea ritmică cu sortimente de alimente ce au termen scurt de conservare, datorită nealocării fondurilor băneşti necesare. Astfel, au fost cazuri în care o parte din alimentele de bază au fost substituite cu alte alimente existente în depozite, afectându-se calitatea hranei. De asemenea, insuficienţa fondurilor băneşti la nivelul necesar a dus la crearea unor litigii cu agenţii economici furnizori, care s-au materializat uneori cu sistarea livrării unor produse cu termen scurt de conservare. În marea majoritate, aceste situaţii au fost soluţionate temporar de organele de logistică din unităţi prin negocieri repetate cu respectivii furnizori. Cu toate greutăţile întâmpinate, nu s-au înregistrat cazuri de toxiinfecţie alimentară.

– Pe fondul acestor probleme, cum a decurs aprovizionarea de iarnă?

– Aprovizionarea de iarnă constituie o activitate deosebit de importantă, care începe la data de 1 septembrie şi se termină pe 15 decembrie în fiecare an. Deşi, fondurile necesare nu ne-au fost alocate în mod ritmic, am reuşit, totuşi, ca produsele pentru perioada de iarnă să fie aprovizionate în totalitate. Pentru unităţile izolate s-au luat măsuri de aprovizionare cu alimente cu o durată de conservare de 6 luni.

– Conform ultimelor reglementări, şcolile de aplicaţie ale armelor au devenit şi centre de instruire pentru militarii în termen. Cum reuşiţi să asiguraţi hrănirea efectivelor mari de militari în termen din aceste instituţii? Aplicaţi un sistem nou?

– Conform aprobării Statului Major General, începând cu 1 martie 2002, şcolile de aplicaţie subordonate Statului Major al Forţelor Aeriene vor trece la sistemul de hrănire prin societăţi comerciale. Vor fi primele unităţi din Statul Major al Forţelor Aeriene care vor trece la noul sistem de hrănire, datorită efectivelor mari de militari în termen existente. În urma experimentării acestui sistem, se vor stabili şi alte unităţi care vor trece la hrănirea militarilor în termen prin societăţi comerciale.

– Ce probleme au fost în legătură cu hrănirea militarilor cu termen redus de la Şcoala de Aplicaţie pentru Radiolocaţie şi ce măsuri s-au luat pentru remedierea lor?

– În urma unei sesizări făcute de militarii cu termen redus din respectiva unitate, care atrăgea atenţia asupra lipsei condiţiilor igienico-sanitare de preparare şi servire a hranei, o comisie formată din cadre de la Direcţia Logistică, Statul Major General şi Statul Major al Forţelor Aeriene s-a deplasat la faţa locului. S-a constatat că, în mare parte, cele sesizate erau reale. S-au luat măsuri de pedepsire a persoanelor vinovate şi s-a întocmit un plan de reabilitare, din acest punct de vedere, pe urgenţe, a unităţii. Pentru început s-au alocat 1,3 miliarde lei, urmând a se efectua o serie de lucrări strict necesare.

– Ce activităţi desfăşuraţi în această perioadă pe linie de aprovizionare şi hrănire?

– Lucrăm la organizarea sistemului de aprovizionare a marilor unităţi şi unităţilor subordonate cu alimente ce au termen lung de conservare. La fel, ne preocupă procurarea unor materiale care ţin de resortul hrănirii. Totodată, se lucrează la întocmirea planurilor proprii de aprovizionare, de către unităţi, şi se urmăreşte derularea lor funcţie de existenţa fondurilor financiare.

A consemnat
căpitan CRISTIAN PREDA

Un pericol care ne pândeşte în sezonul rece

SFATUL MEDICULUI

DEGERĂTURILE

Degerătura este o afecţiune neurologică şi vasculară locală datorată acţiunii frigului şi a unor factori favorizanţi asupra organismului. **Degerătura** trebuie deosebită de **îngheţare,** care este o afecţiune generală, generată de scăderea temperaturii corpului sub influenţa refrigeratoare a mediului extern.

Frigul apare ca un factor esenţial care acţionează împreună cu o serie de factori favorizanţi, dar el nu reprezintă totdeauna cauza determinantă.

Experimental, degerătura a putut fi reprodusă şi la o temperatură de +1^{0}C la –5^{0}C, dar s-a demonstrat că accidentul poate să nu se producă la o temperatură de –40^{0}C.

De asemenea, se ştie că în timpul primului război mondial aşa-numita degerătură "piciorul de tranşee" apărea în mod exclusiv la nivelul picioarelor, în condiţii de temperatură mai mare de 0^{0}C, dar în **prezenţa umidităţii concomitente.** Astfel de leziuni s-au înregistrat chiar în zone de câmpie, în timp de vară. Majoritatea degerăturilor nu se produc pe ger uscat, ci apar predominant pe timp de moină, lapoviţă, la militarii care au stat vreme îndelungată pe poziţii.

În condiţii de campanie, degerătura poate dobândi caracter de epidemie în lunile umede, reci.

Degerătura se produce mai frecvent la subiecţii cu reactivitate afectată în sens negativ.

Zonele direct expuse – degete, mâini, urechi, bărbie sau cele la care există tulburări circulatorii sau trofice periferice preexistente – sunt afectate cu precădere.

Între factorii care ţin de mediul extern, în afara celor meteorologici (frigul, umezeala, curenţii de aer rece) mai intervin şi cei care împiedică o bună vascularizaţie. Aşa este, de pildă, echipamentul, care favorizează staza sanguină la nivelul membrelor inferioare, încălţămintea sau mănuşile strâmte, precum şi abuzul de tutun sau alcool în timpul expunerii la frig sau la umezeala rece.

Simptome

a) Degerătura de gradul I

Subiectiv, în forma cea mai uşoară, care afectează de obicei extremităţile, bolnavul resimte o senzaţie de greutate dureroasă, înţepături, furnicături la nivelul zonei degerate.

Într-o fază mai avansată apar dureri vii, senzaţia de arsură, usturime, sensibilitate crescută la nivelul zonei afectate.

În suferinţa cronică este suficientă o scurtă expunere la frig combinată cu umiditate crescută, pentru ca tulburările circulatorii să se manifeste prin culoarea violacee a tegumentului şi exacerbarea simptomelor descrise mai sus.

b) Degerătura de gradul II – este forma cu flictene, vezicule.

c) Degerătura de gradul III – forma cu "mortificarea tegumentului", caracterizată prin leziuni necrotice ale pielii şi ţesutului hipodermic.

d) Degerătura de gradul IV – forma cu gangrenă – este forma cea mai gravă.

Măsuri de profilaxie

Au ca scop combaterea factorilor etiologici cu rol în apariţia leziunilor şi, din acest punct de vedere, educaţia sanitară a personalului reprezintă un mijloc util şi eficient în profilaxia degerăturilor.

Este necesar ca celor nevoiţi să rămână expuşi frigului sau umezelii reci şi prelungite să li se asigure o alimentaţie bogată în vitamine, lipide, glucide şi proteine.

Este indicată, de asemenea, servirea a cel puţin două mese calde pe zi. Recomandăm reducerea, cât este cu putinţă, a fumatului.

O importanţă deosebită o are calitatea echipamentului, în special a încălţămintei, a ciorapilor, mănuşilor etc.

Îmbrăcămintea şi, mai ales, încălţămintea umedă şi rece vor fi schimbate cât mai des. Extremităţile expuse acţiunii directe a frigului se vor unge cu un strat protector de pomadă grasă; este de dorit ca aplicarea pomezii să se facă după spălarea regiunii respective.

Tratament curativ

Este un tratament de urgenţă, care trebuie aplicat cât mai precoce, în faza reversibilă a leziunilor:

– în primul rând, bolnavul trebuie scos de sub acţiunea frigului şi încălzit progresiv până la 30^{0}C;

– în acest scop se va folosi baia caldă de la 18^0–36^0–40^{0}C prelungită timp de 20–40 minute, care combate spasmul şi induce vasodilataţia;

– fricţiunea cu zăpadă, atât de des folosită, nu este indicată deoarece poate produce leziuni cutanate, cu risc mare de infectare;

– folosirea unor substanţe vasodilatatoare, de tipul Papaverinei, Scobutilului, Acidului nicotinic;

– administrare de lichide calde (ceaiuri).

Pentru profilaxia infecţiei în degerătura de grad I se poate folosi dezinfecţia cu alcool.

În faza leziunilor constituite, tratamentul degerăturilor este identic cu cel al plăgilor de orice altă etiologie, constând din toaleta chirurgicală cu excizia flictenelor şi îndepărtarea ţesuturilor necrozate.

Colonel dr. ALEXANDRU ELIAD,
medic-şef la Statul Major al Forţelor Aeriene

Cetăţean de onoare

Comandorul (r) Marius Popescu, renumitul nostru numismat şi filatelist, deţine, printre multele sale diplome şi titluri dobândite în rodnica şi îndelungata sa activitate, şi pe cele de **Cetăţean de Onoare** al localităţilor Călugăreni şi Călăraşi.

Membru de onoare al Fundaţiei Cultural-Ştiinţifice "Mihai Viteazul", aviatorul pensionar a prezentat, anul trecut, în cadrul manifestărilor ce au avut loc la Târgovişte, cu prilejul comemorării a 400 de ani de la tragica dispariţie a marelui voievod, o expoziţie care s-a bucurat de bune aprecieri din partea preşedintelui României, a primului ministru, precum şi a fostului suveran Mihai I, care l-au felicitat pentru preocupările sale de a aduce în memoria publicului momente din viaţa domnitorului, ce a înfăptuit, pentru prima dată, unirea celor trei Ţări Române.

Ca o încununare a "străduniei sale de a menţine vie iubirea de neam a românilor şi de cinstire a memoriei Domnitorului Mihai Viteazul şi a oştenilor săi, care au luptat eroic la Călugăreni" – după cum se menţionează în Diplomă –, Consiliul local al renumitei aşezări i-a acordat titlul de Cetăţean de Onoare. Din partea municipiului Călăraşi, distincţia i-a fost oferită cu prilejul aniversării a 50 de ani de la înfiinţarea Muzeului Dunării de Jos, în această localitate unde, de asemenea, a prezentat o istorie în documente de metal a urbei. Să menţionăm că oraşul Călăraşi este localitatea natală a prietenului nostru Marius Popescu. **(P.B.)**

Cititorii întreabă, specialiştii răspund

POLIŢIA AERIANĂ

- *Ce este?*
- *Ce misiuni îndeplineşte?*
- *Cum acţionează?*

Mai mulţi cititori ai revistei noastre ne-au cerut explicaţii detaliate despre rolul şi misiunile POLIŢIEI AERIENE, noţiunea fiind relativ recentă şi incitând interesul cvasigeneral. Pentru ca răspunsurile să fie clare şi la obiect, neam adresat ***domnului locotenent-colonel Constantin Ciobanu,*** şeful Biroului serviciu de luptă din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene.

Iată, succint, precizările domniei sale:

❖ Vorbim despre **POLIŢIA AERIANĂ** de la data de 30 noiembrie 2001, când, pe baza **Legii nr. 257 din 22.05.2001,** ministrul apărării naţionale, ministrul lucrărilor publice, transporturilor şi locuinţei, ministrul de interne şi directorul Serviciului Român de Informaţii au semnat **ORDINUL COMUN** (nr. **M-166** din 16.10.2001 pentru Ministerul Apărării Naţionale) pentru aprobarea **"Instrucţiunilor referitoare la aplicarea unitară a prevederilor Legii nr. 257/2001 privind modul de acţiune împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spaţiul aerian al României".**

❖ Prevederile **Instrucţiunilor (Ordinului Comun)** se aplică structurilor civile şi militare care au competenţe şi responsabilităţi privind desfăşurarea legală a activităţilor aeronautice pe teritoriu şi în spaţiul aerian naţional, precum şi tuturor aeronavelor care utilizează neautorizat spaţiul aerian al României, indiferent de ţara în care sunt înmatriculate.

❖ Activităţile aeronautice în spaţiul aerian naţional şi pe teritoriul României sunt reglementate prin Codul Aerian, prin actele normative interne din domeniu şi se desfăşoară cu respectarea prevederilor Convenţiei privind aviaţia civilă internaţională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944, precum şi ale altor convenţii şi acorduri internaţionale la care România este parte.

❖ **Ministerul Apărării Naţionale răspunde, prin structurile subordonate (în speţă, Statul Major al Forţelor Aeriene), de supravegherea şi controlul utilizării spaţiului aerian al României, precum şi de aplicarea măsurilor prevăzute de lege împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spaţiul aerian naţional.**

❖ Potrivit dispoziţiilor în vigoare, împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spaţiul aerian al României, Ministerul Apărării Naţionale, prin structurile abilitate, ia, succesiv, următoarele măsuri: stabilirea de la sol a poziţiei aeronavei, a legăturii radio cu aceasta şi a identităţii acesteia; transmiterea de la sol a informaţiilor şi dispoziţiilor către pilotul sau echipajul aeronavei, în vederea utilizării spaţiului aerian al României conform aprobărilor iniţiale; interceptarea aeronavei şi identificarea la vedere a acesteia; executarea focului de avertisment de către aeronava interceptoare şi, în final, executarea focului de nimicire de către aceasta sau mijloacele terestre de apărare aeriană.

❖ Serviciul de luptă – Poliţia Aeriană se organizează şi execută pentru îndeplinirea următoarelor misiuni: cercetarea permanentă prin radiolocaţie a spaţiului aerian şi înştiinţarea despre situaţia aeriană; controlul respectării regimului de zbor, stabilirea şi sesizarea situaţiilor de nerespectare a acestuia; reacţia oportună în situaţiile de utilizare neautorizată a spaţiului aerian, prin aplicarea măsurilor prevăzute de Legea nr. 257/2001.

❖ Serviciul de luptă – Poliţia Aeriană în Armata României se execută cu forţe şi mijloace din compunerea bazelor aeriene (aeronave de interceptare-vânătoare), marilor unităţi şi unităţi de rachete sol-aer, unităţilor şi subunităţilor de radiolocaţie şi transmisiuni.

Caricatură de
locotenent-colonel Mihai Amuza

EUROFIGHTER 2000

Programul de construire a avionului Eurofighter a început în iunie 1986. Companiile participante la acest program sunt: Alenia (Italia), BAE Systems (Marea Britanie), CASA (Spania) şi DASA (Germania). Pe 22 decembrie 1997, cele patru ţări au căzut de comun acord şi s-a început producţia de serie.

Denumirea de Typhoon i-a fost dată provizoriu, în 1998, pentru ţările din afara Europei, dornice a-l achiziţiona.

Eurofighter 2000 este un avion multirol de atac şi obţinere a superiorităţii aeriene. Avionica din dotare este foarte complexă şi modernă. În funcţie de armamentul cu care este echipat, Eurofighter poate executa misiuni de interdicţie aeriană, sprijin aerian apropiat, distrugere a sistemului de apărare aeriană a inamicului şi atac maritim.

Primele aeronave Eurofighter vor fi livrate în iunie 2002. Programul cuprinde construirea a 710 aeronave până în 2014, beneficiari fiind: Germania (180), Italia (130), Spania (103) şi Marea Britanie (297).

Caracteristici tehnice:

– lungimea: 15,96 m;
– înălţimea: 5,28 m;
– anvergura: 10,95 m;
– greutatea gol: 11 t;
– greutatea maximă la decolare: 23 t;
– greutatea armamentului: 6,5–8 t;
– viteza maximă: 1.390 km/h;
– viteza maximă la mare altitudine: Mach 2;
– viteza ascensională: 10.700 m în 2,5 min.;
– plafonul practic: 16.800 m;
– raza de acţiune: 650 km;
– raza de acţiune la mare altitudine: 1.390 km.

Tabloul de bord

Redacţia "CER SENIN"

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, nr. 40, sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 01/232. 05. 93
E-m@il: cersenin@roaf.ro
B 222.01; C 1011.00

REDACTOR -ŞEF:
comandor DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
IONEL IONIŢĂ;
FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIP–RIT LA C.C.A. INTACT S.A.